Nations Unies S/PV.7775



Conseil de sécurité

Soixante et onzième année

Provisoire

7775e séance

Jeudi 22 septembre 2016, à 10 heures

New York

Président :	M. McCully/M. van Bohemen	(Nouvelle-Zélande)
Membres :	Angola	M. Lucas
	Chine	M. Wu Haitao
	Égypte	M. Moustafa
	Espagne	M. Ybáñez
	États-Unis d'Amérique	M. Johnson
	Fédération de Russie	M. Churkin/M. Zagaynov
	France	M. Royal
	Japon	M. Okamura
	Malaisie	M. Aman
	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	M. Johnson
	Sénégal	M. Ndiaye
	Ukraine	M. Klimkin
	Uruguay	M. Bermúdez
	Venezuela (République bolivarienne du)	M. Ramírez Carreño

Ordre du jour

Menaces contre la paix et la sécurité internationales résultant d'actes de terrorisme

Sécurité aérienne

Lettre datée du 16 septembre 2016, adressée au Secrétaire général par le Représentant permanent de la Nouvelle-Zélande auprès de l'Organisation des Nations Unies (S/2016/791)

16-29548 (F)







La séance est ouverte à 10 h 10.

Adoption de l’ordre du jour

L’ordre du jour est adopté.

Menaces contre la paix et la sécurité internationales résultant d’actes de terrorisme

Sécurité aérienne

Lettre datée du 16 septembre 2016, adressée au Secrétaire général par le Représentant permanent de la Nouvelle-Zélande auprès de l’Organisation des Nations Unies (S/2016/791)

Le Président (*parle en anglais*) : Je souhaite une chaleureuse bienvenue aux chefs d’État et de gouvernement, aux ministres et aux autres représentants présents dans la salle du Conseil de sécurité. Leur présence ici aujourd’hui souligne l’importance de la question à l’examen.

Conformément à l’article 37 du règlement intérieur provisoire du Conseil, j’invite les représentants de l’Allemagne, de l’Australie, de la Belgique, de la Bulgarie, du Canada, du Danemark, de l’Estonie, de la Finlande, de la Hongrie, de l’Irlande, de l’Italie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la République de Corée, de la République tchèque, de la Roumanie, de Singapour, de la Slovaquie, de la Slovénie, de la Suède, de la Suisse et de la Turquie à participer à la présente séance.

Conformément à l’article 39 du règlement intérieur provisoire du Conseil, j’invite Mme Fang Liu, Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale, à participer à la présente séance.

Le Conseil de sécurité va maintenant aborder l’examen de la question inscrite à son ordre du jour.

J’appelle l’attention des membres du Conseil sur le document S/2016/791, qui contient une lettre datée du 16 septembre 2016 adressée au Secrétaire général par le Représentant permanent de la Nouvelle-Zélande auprès de l’Organisation des Nations Unies, transmettant un document de réflexion sur la question à l’examen.

Je donne maintenant la parole à Mme Liu.

Mme Fang Liu (*parle en chinois*) : C’est pour moi un plaisir et un honneur d’avoir été invitée par le Président du Conseil de sécurité à participer à la présente séance.

(*l’oratrice poursuit en anglais*)

Je tiens à remercier sincèrement le Président du Conseil de sécurité, M. Gerard van Bohemen (Nouvelle-Zélande), d’avoir invité l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) à prendre la parole devant le Conseil sur les questions relatives à la sécurité de l’aviation civile internationale, et le Ministre des affaires étrangères de la Nouvelle-Zélande, S. E. M. Murray McCully, de présider la présente séance.

L’OACI contribue à la mise en œuvre de la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies depuis 2006, ainsi qu’à celle des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité. Je mentionnerai notamment les résolutions 1373 (2001), 1624 (2005) et 2178 (2014). L’OACI est l’une 38 entités de l’Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme, qui est chargée de renforcer la coordination et la cohérence de l’action antiterroriste au sein du système des Nations Unies. Nous collaborons de manière fructueuse avec tous les organes du Conseil de sécurité, en particulier la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT).

L’OACI a été créée en 1944 lors de la signature de la Convention relative à l’aviation civile internationale à Chicago. Nous œuvrons de concert avec les 191 États membres et les partenaires du secteur pour adopter des normes et pratiques recommandées ainsi que des politiques en matière d’aviation civile internationale servant de base à un secteur de l’aviation civile sûr et efficace, dont le développement est économiquement viable et écologiquement responsable. Plus de 12 000 normes, pratiques recommandées et politiques sont contenues dans 19 des annexes à la Convention et utilisées par les États membres de l’OACI comme points de référence pour s’assurer que leurs opérations et réglementations locales en matière d’aviation civile sont conformes aux normes mondiales. À leur tour, ces réglementations harmonisées du transport aérien national aident les États, les compagnies aériennes, les aéroports et autres instances à coopérer dans l’exploitation de plus de 100 000 vols par jour, ce qui permet à 3,5 milliards de passagers par an, soit quelque 10 millions de voyageurs par jour, et à un tiers du commerce mondial en termes de valeur par voie aérienne d’atteindre leur destination partout dans le monde en toute sécurité et de manière efficace. Il est important de souligner que le réseau mondial de transport aérien doublera son volume de vols et de passagers d’ici à 2030.

L’OACI protège également l’aviation civile en adoptant des traités. Sur les 19 traités des Nations

Unies contre le terrorisme, huit ont été adoptées par l’OACI, y compris, tout récemment, la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l’aviation civile internationale de 2010 et le Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs de 2014. Outre son rôle normatif, l’OACI vérifie les capacités de supervision de l’aviation civile des États dans les domaines de la sûreté et de la sécurité, et coordonne de manière ciblée l’assistance et le renforcement des capacités sur la base des résultats de ces vérifications.

L’assistance technique est une composante majeure de l’initiative de l’OACI « Aucun pays laissé de côté », qui vise à aider tous les États à définir les priorités qui permettront d’améliorer la mise en œuvre de tous les objectifs stratégiques de l’OACI. L’objectif premier de l’assistance en matière de sécurité de l’aviation est d’aider les États membres à régler les problèmes de sécurité importants, qui ont été identifiés dans le cadre du Programme universel d’audits de sûreté de l’OACI, et à mettre en œuvre les normes de sécurité ainsi que la stratégie du Programme d’identification des voyageurs de l’OACI.

L’OACI a établi en 2015 un plan régional pour la sûreté de l’aviation et la facilitation en Afrique, mais il est important de noter que les États et les autres organisations internationales doivent faire beaucoup plus en termes d’engagements et de coopération pour que ces efforts et d’autres efforts d’assistance technique puissent pleinement atteindre leurs objectifs. L’OACI est également tout à fait consciente des liens essentiels qui existent entre un développement socioéconomique durable des États et la sécurité des opérations de transport aérien, puisque l’aviation internationale contribue à hauteur de 3,5 % environ au produit intérieur brut mondial. Alors qu’avec nos États membres, nous nous employons à mettre en œuvre le Programme de développement durable à l’horizon 2030, ce rôle revêt plus d’importance que jamais.

La sûreté de l’aviation – ou, plus précisément, la prévention d’actes d’intervention illicite visant l’aviation civile – fait partie des plus hautes priorités de l’OACI. J’ai déjà indiqué que les normes de l’OACI sont énoncées dans 19 annexes à la Convention de Chicago. L’annexe 17 porte spécifiquement sur la sûreté de l’aviation. Ces normes couvrent tout un éventail de mesures, allant de dispositions organisationnelles nationales à la répartition des responsabilités en passant par l’évaluation des menaces et des risques, la sécurité des bagages et du fret, la sécurité physique dans les aéroports, les interventions en cas d’incidents et la coopération internationale, entre autres questions.

Les graves attentats perpétrés côté ville aux aéroports de Bruxelles et d’Istanbul cette année nous ont rappelé tragiquement les grands défis liés à la sécurisation des zones publiques, les liens indissociables qui existent entre la sûreté de l’aviation et la sécurité nationale et les lourdes conséquences socioéconomiques du terrorisme. Mais ils nous ont également rappelé la résilience et la capacité de réaction de l’aviation civile mondiale. À la suite de ces attaques, l’OACI s’est empressé d’élaborer de nouveaux amendements à l’annexe 17 visant à renforcer la sécurité dans les installations aéroportuaires, côté ville. Le Conseil de l’OACI devrait adopter ces amendements en novembre.

En ce qui concerne les perspectives de la sûreté de l’aviation civile au niveau international, nous estimons qu’ elles sont actuellement à la fois prometteuses et difficiles. J’ai le plaisir d’informer le Conseil que selon le Programme universel d’audits de sûreté de l’OACI, la mise en œuvre effective des normes de sûreté de l’aviation ne cesse de s’améliorer, tant au niveau mondial que régional. Une coopération renforcée de la part des États, sous les auspices de l’OACI, nous permet également de perfectionner les normes pertinentes, les pratiques recommandées et les directives relatives aux meilleures pratiques sur la base de la gestion des risques.

Une autre évolution positive que nous avons constatée est que la coopération multilatérale à l’appui des initiatives visant à améliorer la sûreté de l’aviation a atteint des niveaux sans précédent. En plus du plan régional de l’OACI pour la sûreté de l’aviation en Afrique, les États de la région du Moyen-Orient ont récemment adopté la Déclaration de Riyad, qui souligne la nécessité d’améliorer la sûreté de l’aviation dans cette région. Dans le même temps, la situation en ce qui concerne les menaces et les risques demeure complexe et évolue rapidement, et les mesures de sécurité doivent évoluer également pour y faire face.

Il faut continuer à porter une attention particulière aux menaces découlant des armes légères transportées par des passagers, des engins explosifs improvisés dissimulés dans les bagages et le fret et des systèmes portables de défense anti-aérienne. En outre, les nouvelles préoccupations, comme la sécurité côté ville, la cybersécurité, les engins aériens téléguidés et les menaces internes exigent notre attention de toute urgence. Par ailleurs, s’il est vrai que la mise en

œuvre effective des normes mondiales de l’OACI s’est améliorée globalement, il y a encore des progrès à faire. Cela est particulièrement vrai dans les États qui accusent des carences au niveau des capacités nationales ou dont les systèmes et programmes de sûreté de l’aviation civile ne sont pas assez développés.

La pierre angulaire des normes de sûreté de l’aviation de l’OACI est l’obligation qu’a chaque État de désigner une autorité compétente au sein de son administration et de notifier l’OACI à cet égard. Ces autorités sont responsables de l’élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du programme national de sûreté de l’aviation civile. Les responsables de la sûreté de l’aviation civile au niveau national coordonnent la participation directe de la police nationale, des services de renseignement, des douanes, de l’immigration, de la justice, des affaires étrangères, des finances, de l’armée et d’autres organismes pour assurer une mise en œuvre cohérente du programme national de sûreté de l’aviation civile par le gouvernement dans son ensemble. Ils doivent également coordonner la participation des exploitants des compagnies aériennes et des aéroports et les prestataires de services en matière de trafic aérien à ce cadre national. En d’autres termes, la sûreté de l’aviation au niveau national implique la participation de nombreuses entités, et chaque entité doit y contribuer en fonction de son mandat et de ses responsabilités. Il en est de même au niveau international. Néanmoins, cette coordination indispensable peut s’avérer complexe et parfois difficile, principalement en raison des différences entre les mécanismes de coordination des États et leurs incidences sur le cadre mondial.

Les États doivent donc veiller à ce que toutes leurs entités nationales concernées collaborent étroitement et efficacement. Pour aider les États à porter l’attention voulue à l’harmonisation a l’échelle mondiale, l’OACI travaille en étroite coordination avec ses États membres, la DECT, l’Organisation mondiale des douanes, INTERPOL et d’autres membres de l’Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme, les organisations régionales de l’aviation et de sécurité et bien d’autres pour améliorer la sûreté de l’aviation civile. Dans le cadre de tous ces efforts, nous nous employons surtout à susciter et à mobiliser la volonté politique des États, ainsi qu’à renforcer les capacités nationales.

L’accent mis sur cette question par le Conseil de sécurité contribuera à renforcer les efforts de la communauté mondiale en faveur de la sûreté de l’aviation et à encourager les États à renforcer leur engagement politique à appliquer dûment les normes de sûreté de l’OACI et à appuyer les activités d’assistance technique de l’OACI en faveur des États qui en ont besoin. Pour la prochaine période triennale 2017-2019 du programme de travail de l’OACI, la pièce maîtresse dans le domaine de la sûreté de l’aviation sera l’élaboration d’un nouveau plan mondial de sûreté de l’aviation. Accroître l’assistance technique aux États pour qu’ils renforcent leurs capacités et améliorent l’application effective des normes figurant dans l’annexe 17 relatives à la sûreté de l’aviation; accélérer le développement des ressources humaines en matière de sûreté de l’aviation, de procédures et d’innovation technologique pour améliorer l’efficacité et l’efficience des mesures de sécurité; et recourir davantage aux nombreuses disciplines de l’aviation pour améliorer la sûreté font partie des objectifs envisagés dans le cadre de ce plan.

Ce plan mondial établira des cibles et des objectifs adaptés aux besoins des États, ainsi qu’un mécanisme efficace de suivi des progrès réalisés a l’échelle mondiale. En vertu de ce nouveau plan mondial de sûreté de l’aviation, les États, les régions, les opérateurs du secteur de l’aviation et d’autres parties prenantes œuvreront tous dans un même cadre stratégique, qui énoncera plus clairement les priorités en vue de l’amélioration de la sûreté de l’aviation. Il établira des moyens individuels, bilatéraux et multilatéraux pour mettre en œuvre ces priorités, arrêtera les délais pour les résultats escomptés et précisera les conséquences potentielles si ces engagements ne sont pas honorés. Cela aidera considérablement l’OACI à réaliser ses objectifs en matière de sûreté de l’aviation et contribuera à la mise en œuvre efficace des résolutions du Conseil de sécurité et de la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies.

Le Président (*parle en anglais*) : Je remercie Mme Fang Liu de son exposé.

Les membres du Conseil sont saisis du document S/2016/797, qui contient le texte d’un projet de résolution déposé par l’Allemagne, l’Angola, l’Australie, la Belgique, la Bulgarie, le Canada, le Danemark, l’Espagne, l’Estonie, les États-Unis d’Amérique, la Finlande, la France, la Hongrie, l’Irlande, l’Italie, le Japon, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Malaisie, la Norvège, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la République de Corée, la République tchèque, la Roumanie, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d’Irlande du Nord, le Sénégal,

Singapour, la Slovaquie, la Slovénie, la Suède, la Suisse, la Turquie et l’Uruguay.

Le Conseil est prêt à procéder au vote sur le projet de résolution dont il est saisi.

Je donne maintenant la parole aux membres du Conseil de sécurité qui souhaitent faire une déclaration avant le vote.

M. Moustafa (Égypte) (*parle en arabe*) : Je tiens à vous remercier, Monsieur le Président, et à remercier la présidence néo-zélandaise du Conseil de la manière louable dont elle dirige les travaux du Conseil durant le mois de septembre. Je remercie également Mme Fang Liu, Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), de son précieux exposé.

Le moment choisi pour le dépôt du projet dont nous sommes saisis est douteux, puisqu’il intervient quelques jours seulement avant la trente-neuvième session triennale de l’Assemblée de l’OACI, prévu la dernière semaine de ce mois. L’Assemblée rassemble tous les membres de l’OACI pour aborder tous les aspects de l’aviation civile, de la sûreté et de la sécurité aériennes.

Le dépôt de ce projet de résolution suggère une volonté de s’ingérer dans les affaires de l’OACI en faisant en sorte que le projet de résolution soit adopté avant la prochaine session. Cependant, comme en conviennent les membres du Conseil, l’objectif du projet de résolution est de sensibiliser la communauté internationale à la gravité de la situation et aux menaces à la sécurité de l’aviation civile, mais aussi de rappeler les incidents qui se sont produits depuis 2011. La menace est croissante et vise à influencer les économies nationales et les relations entre États. Nous devons nous rappeler la gravité de la menace afin de promouvoir la coopération entre les pays, fournir l’assistance technique nécessaire, respecter la souveraineté des pays et souligner le rôle de l’OACI en tant qu’organe mondial chargé de se pencher sur ces questions.

L’Égypte, qui est consciente de l’importance que revêtent la lutte contre la menace terroriste et la protection de ses citoyens et de ses touristes, continue de collaborer étroitement avec tous les pays et l’OACI. Un examen des pratiques et procédures dans les aéroports égyptiens a été réalisé récemment en application de la Convention de Chicago relative à l’aviation civile internationale, et j’ai le plaisir d’informer le Conseil que l’équipe d’audit de l’OACI s’est déclarée satisfaite de l’application par l’Égypte des normes de sécurité. Les autorités égyptiennes ont reçu un courrier officiel de l’OACI en août, signe des progrès accomplis par l’Égypte en matière de sécurité aérienne. Nous espérons que d’autres pays sont au même niveau.

Nous estimons que la menace qui pèse sur l’aviation civile exige de mener contre le terrorisme une lutte collective basée sur une approche globale, en s’attaquant aux causes profondes du terrorisme dans les pays et en luttant contre le terrorisme sous toutes ses formes. Si nous voulons vraiment réussir, nous devons instaurer une coopération intensive et arrêter de financer le terrorisme et d’offrir des refuges aux terroristes. Nous devons également faire échec à toutes les tentatives d’utiliser les médias sociaux pour répandre des messages de haine et la propagande terroriste.

Nous devons outiller et aider les pays pour leur permettre de lutter efficacement contre le terrorisme. Nous devons également nous adapter à l’évolution rapide des attitudes et des ressources des groupes terroristes, et nous devons adopter des mesures et des normes uniformes pour aider les pays victimes du terrorisme, qui vise à détruire leurs économies. Nous ne devons pas traiter les victimes différemment en fonction de leurs origines, mais avoir de l’empathie envers toutes les victimes. Nous avons le devoir éthique et politique de traiter tout le monde de la même manière.

Enfin, nous réaffirmons la volonté de l’Égypte de lutter contre le fléau du terrorisme sur la base de la coopération, de l’ouverture et de la transparence. Nous nous emploierons à mettre au point des mesures pratiques pour lutter contre la menace qui pèse sur la sécurité aérienne.

Le Président (*parle en anglais*) : Je vais maintenant mettre aux voix le projet de résolution.

Il est procédé au vote à main levée.

Votent pour :

Angola, Chine, Égypte, France, Japon, Malaisie, Nouvelle-Zélande, Fédération de Russie, Sénégal, Espagne, Ukraine, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d’Irlande du Nord, États-Unis d’Amérique, Uruguay, Venezuela (République bolivarienne du)

Le Président (*parle en anglais*) : Le résultat du vote est le suivant : 15 voix pour. Le projet de résolution est adopté à l’unanimité en tant que résolution 2309 (2016).

Je vais maintenant donner la parole aux autres membres du Conseil de sécurité.

Je donne la parole à S. E. M. Boris Johnson, Ministre des affaires étrangères et du Commonwealth du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d’Irlande du Nord.

M. Johnson (Royaume-Uni) (*parle en anglais*) : Je remercie sincèrement M[me] Fang Liu de l’exposé détaillé qu’elle a présenté au nom de l’Organisation de l’aviation civile internationale. Le Royaume-Uni se félicite vivement de l’adoption à l’unanimité de la résolution 2309 (2016) grâce à l’action ferme et unie du Conseil. C’est la première résolution consacrée à la menace posée par les terroristes à l’aviation civile, et elle reflète notre détermination commune à protéger nos citoyens contre un danger grandissant. Nous avons fait du chemin depuis que le premier vol commercial programmé a décollé de Floride il y a plus d’un siècle. Aujourd’hui, plus de trois milliards de passagers aériens arrivent à destination chaque année. Et c’est pour protéger ces vies que nous agissons aujourd’hui.

Il suffit de nous remémorer certaines des dernières tragédies pour comprendre l’urgence de notre tâche. Les attaques contre les aéroports de Bruxelles et d’Istanbul, la destruction en vol de l’aéronef de la compagnie russe Metrojet au-dessus du Sinaï l’année dernière, et l’explosion à bord du vol de Daallo Airlines parti de Mogadiscio en février. Ces actes odieux constituent tous une menace grave pour la paix et la sécurité internationales. Ils nous rappellent tous cruellement que l’aviation civile fait face au danger en évolution constante posé par des terroristes sans cesse à la recherche d’une fissure dans notre armure collective. Et il y a une réalité que nul d’entre nous ici ne peut ignorer - nous dépendons tous les uns des autres pour assurer à l’aviation un environnement sûr. Aucun pays ne peut, seul, sauvegarder une activité de nature mondiale. Voilà pourquoi une action ici au Conseil de sécurité à un niveau international est si importante.

En adoptant cette résolution aujourd’hui, le Conseil de sécurité a lancé à la communauté internationale un appel à l’action retentissant. Cette résolution permet que des arrangements spécifiques soient appliquées aecv cohérence. Elle indique clairement que les précautions à prendre doivent être adaptées à l’évolution des tactiques des terroristes. Elle encourage tous les pays à respecter les normes de sécurité établies par l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) et nous savons que, pour que tous les pays puissent relever ce défi, une assistance est souvent nécessaire. Un renforcement ciblé des capacités, la formation et autre appui technique seront tous nécessaires. Je pense qu’il faut fournir cette assistance en étant bien conscient que la protection de l’aviation civile est un objectif vital pour nous tous.

Enfin, ces deux dernières années, le Conseil de sécurité a pris une série de mesures pour contrer la menace terroriste. Cette menace a évolué, et notre réponse aussi. Nous avons cherché à contrer l’émergence de Daech. Nous avons pris des mesures pour contrer le phénomène des combattants terroristes étrangers. Nous avons essayé de bloquer ou sinon de perturber les nombreux canaux de financement des terroristes. La présente résolution représente un autre pas important en avant dans cette lutte commune. Elle fournit une approche globale pour protéger l’aviation civile contre ce fléau, et signale que la communauté internationale dans son ensemble est déterminée à assurer la sécurité de nos citoyens.

Le Royaume-Uni attend avec intérêt de voir cette résolution pleinement appliquée après cette manifestation d’appui unanime du Conseil. À cette fin, il faudra œuvrer aux plans national et international avec nos partenaires. Nous nous félicitions aussi de ce que le Conseil entende rester saisi de cette question vitale. Les terroristes ne fléchiront pas dans leur effort visant à cibler l’aviation civile, C’est pourquoi nous ne devrons jamais cesser de persévérer, ensemble, pour déjouer leur plan diabolique. Les voyages aériens sont l’un des plus importants libérateurs que le genre humain ait jamais connu, et la présente résolution nous aidera à continuer de jouir de cette liberté en toute sécurité.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Jeh Johnson, Secrétaire du Département de la sécurité du territoire des États-Unis d’Amérique.

M. Johnson (États-Unis d’Amérique) (*parle en anglais*) : Avant toute chose, nous voudrions remercier le Royaume-Uni et le Ministre Johnson d’avoir appelé l’attention sur l’importante question de la sécurité de l’aviation. Je remercie le Ministre Johnson du leadership dont il a fait preuve sur cette question. Je tiens aussi à saluer le travail qu’effectue l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) et sa Secrétaire générale, M[me] Liu, sur les questions liées à la sécurité de l’aviation. C’est pourquoi nous nous réjouissons de la tenue de cette séance, et nous saluons l’adoption à l’unanimité de la résolution 2309 (2016).

Je considère que la sécurité de l’aviation aujourd’hui est une question pressante. La résolution

que nous venons d’adopter fait mention des derniers attentats contre l’aviation civile comme d’un sujet de grave préoccupation. Nous sommes d’accord avec cette description. Pour nous aux États-Unis, le tournant en matière de sécurité de l’aviation auront été les attentats du 11 septembre 2001. Une nouvelle agence gouvernementale chargée de la sécurité des transports, notre « Transportation Security Administration » (TSA), a été créée en conséquence. Aujourd’hui aux États-Unis, la TSA est l’agence gouvernementale qui interagit le plus avec le public au quotidien. La réalité est qu’il existe aujourd’hui une menace permanente contre la sécurité de l’aviation, notamment la menace terroriste. Les derniers attentats montrent que la menace terroriste contre la sécurité de l’aviation et la sécurité des aéroports doit être plus que jamais prise au sérieux. Comme le note la résolution, les groupes terroristes continuent de considérer l’aviation civile comme une cible attrayante. Cela est pleinement conforme à l’évaluation faite par notre gouvernement. Les organisations terroristes continuent d’essayer d’exploiter ce qui leur semble être les lacunes existant dans l’aviation en matière de sécurité.

La bonne nouvelle est que, ces dernières années, la communauté internationale a pris d’importantes mesures pour renforcer la sécurité de l’aviation et restaurer la confiance de la population dans le transport aérien. Il reste encore beaucoup à faire. Aux États-Unis, la TSA, sous la direction de l’Administrateur Peter Neffenger, s’est consacrée de nouveau à sa mission initiale, la sécurité de l’aviation. Nos compagnies aériennes ont appuyé cet effort. Il y a deux ans, nous avons renforcé les mesures de sécurité aérienne au niveau des aéroports internationaux pour les vols à destination des États-Unis. Je me réjouis que d’autres pays ont adopté des mesures similaires.

Depuis l’année dernière, à la suite du crash du vol 9268 de Metrojet, nous nous sommes employés à renforcer la sécurité des passagers, des bagages, du fret et autres articles embarqués sur des vols à destination des États-Unis. Nous investissons activement dans la recherche de technologies nouvelles permettant d’assurer la sécurité de l’aviation et de détecter les menaces en cours. Notre Congrès nous a autorisé à faire don d’équipement de sécurité aérienne à d’autres pays.

Après des années de réduction du personnel de la TSA, nous avons inversé la tendance et nous sommes en train de recruter davantage. Un grand nombre d’agents de la TSA travaillant à temps partiel ont été confirmés dans leurs postes et sont aujourd’hui des employés à temps complet. Nous utilisons un plus grand nombre de chiens flaireurs de bombes dans notre mission de sécurisation de l’aviation. Nous avons lancé un programme appelé « TSA Precheck » pour encourager les passagers à se soumettre à une vérification de leurs antécédents bien avant leur vol.

Plus tôt cette année, malgré la hausse du volume de voyages aériens aux États-Unis et les files d’attente de plus en plus longues pour passer les points de contrôle sécuritaires, nous avons refusé de prendre des raccourcis avec la sécurité de l’aviation. Nous cherchons à conclure davantage d’accords avec d’autres pays pour que des policiers de l’air soient acceptés à bord des vols commerciaux en partance ou à destination des États-Unis. Nous cherchons activement à conclure d’autres accords de prédédouanement avec divers gouvernements de par le monde, ce qui permettra de positionner des douaniers outremer pour filtrer les passagers avant leur embarquement à bord de vols à destination des États-Unis.

Nous encourageons les autres pays à renouveler leur engagement à la sécurité de l’aviation civile. Comme le Ministre Johnson l’a dit, nous dépendons tous les uns des autres. Nous encourageons un plus grand partage de l’information sur les pratiques optimales en matière de sécurité de l’aviation entre les pays. Et nous invitons les autres pays à continuer d’investir dans la technologie liée à la sécurité de l’aviation. Par le biais de l’OACI, faisons en sorte de continuer de standardiser les pratiques en matière de sécurité de l’aviation.

Les États-Unis d’Amérique appuient fermement la mise en œuvre de la résolution que nous venons d’adopter et nous encourageons les autres pays à faire de même. Cette résolution est une importante occasion de réaffirmer notre attachement à la sécurité de l’aviation et de promouvoir des normes mondiales pour contrer l’évolution de la menace terroriste. La résolution 2309 (2016) envoie un message clair, à savoir que la sécurité des vols internationaux est une question qui préoccupe le Conseil de sécurité. Le Conseil y appelle tous les États à travailler avec les structures établies des Nations Unies afin de mettre au point des normes internationales de sécurité de l’aviation plus efficaces. Il appelle les États à remédier de toute urgence aux différentes lacunes ou failles, et à travailler énergiquement et rapidement afin de répondre aux préoccupations des États au sujet des menaces portant

sur les vols internationaux. Je note en particulier la disposition appelant les États, dans la résolution, à

> « veiller à ce que ces mesures tiennent compte du rôle que peuvent jouer les personnes ayant un accès privilégié à des zones, connaissances ou informations pouvant aider des terroristes à planifier ou à perpétrer des attentats » (*résolution 2309 (2016), par. 6 c)*).

Nous continuerons de travailler avec l’ONU, nos partenaires internationaux et l’OACI au renforcement des normes qui permettent de maintenir la sûreté et la sécurité du système de l’aviation mondiale.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à S. E. Mme Ségolène Royale, Ministre de l’environnement, de l’énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, de la République française, et Présidente de la vingt et unième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques.

Mme Royal (France) : Comme le Conseil le sait, la France vient d’être encore violemment et douloureusement frappée par des attaques terroristes. C’est pourquoi je remercie vraiment très chaleureusement la présidence néo-zélandaise ainsi que le Royaume-Uni d’avoir organisé cette réunion ministérielle du Conseil de sécurité consacrée à la sûreté aérienne. J’ai dans mes compétences ministérielles la tutelle sur les transports, qu’ils soient terrestres, ferroviaires ou aériens.

Je remercie également la Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) pour son intervention très éclairante sur les vulnérabilités de l’aviation civile et pour les propositions d’améliorations possibles. Je veux saluer à travers son intervention les nombreux efforts de l’organisation dans le domaine de la sûreté et de la sécurité aériennes, et l’assurer du soutien continu de la France à la poursuite de ces travaux.

Le ciblage de l’aviation civile par les terroristes a commencé, on le sait, à Entebbe en 1976, et certaines des attaques sur l’aviation civile font partie des attaques terroristes les plus meurtrières de ces dernières décennies, causant la mort de milliers de personnes. Malgré le renforcement considérable des mesures de sécurité, cette menace reste d’actualité, comme l’a dit Boris Johnson et, après lui, Jeh Johnson, Secrétaire d’État au Département américain de la sécurité intérieure. Daech a revendiqué l’attentat qui a provoqué la chute de l’avion de Metrojet dans le Sinaï – cela vient d’être dit –, le 31 octobre dernier, qui a fait 224 victimes. En Somalie, les Chabab ont, quant à eux, revendiqué celui qui a frappé l’avion de la compagnie Daallo Airlines le 2 février de cette année. Ce qui a changé, dans ces attaques, c’est à la fois l’intensité et la globalité de la menace ainsi que les méthodes utilisées par les terroristes. C’est pourquoi il est très important que la communauté internationale continue à se mobiliser contre ce fléau, qu’elle fasse la démonstration de la plus grande solidarité, et je me félicite à cet égard du vote à l’unanimité qui vient d’avoir lieu, puisque, en effet, comme cela a été dit à l’instant, nous sommes tous liés les uns et les autres : il faut bien partir d’un point et arriver à un autre. Par conséquent, il y a une solidarité internationale évidente, et c’est pourquoi il est très important aussi que nous puissions repérer les maillons les plus faibles, qui sont autant de failles dans la cuirasse collective. Auparavant, le Groupe des Sept s’était mobilisé en accordant une place importante à cette thématique dans le plan d’action adopté au Sommet d’Ise Shima en mai dernier, et nous devons nous assurer, d’ailleurs, que les engagements pris à cette occasion sont effectivement appliqués.

Je voudrais souligner deux sujets plus particuliers.

D’abord, la Secrétaire générale de l’OACI l’a dit, il faut que les États mettent en œuvre les standards qui figurent dans l’annexe 17 de la Convention de Chicago relative à l’aviation civile internationale, auxquels ils ont souscrit en ratifiant ce texte, mais également qu’ils sachent aller sans hésitation au-delà lorsque la menace l’exige.

Deuxièmement, il est très important d’apporter une assistance aux pays qui en feraient la demande pour qu’ils puissent mettre en place les infrastructures aéroportuaires aux normes internationales. Ces États doivent consentir les efforts nécessaires pour que les liaisons aériennes qui les relient au reste du monde restent fiables et durables, puisque c’est aussi dans leur intérêt en termes de développement économique. Et c’est pour cela que la mobilisation de toutes les compétences de l’administration d’un État en charge de la sûreté et de la sécurité aériennes doit être totale.

Je voudrais pour terminer, évoquer aussi la sécurité dans les aéroports. Mme Liu a évoqué ce sujet : le lien entre la sécurité nationale et la sécurité internationale. Nous avons eu récemment en France une attaque dans un train européen, le Thalys, qui, heureusement, n’a pas fait de victimes, grâce au courage de plusieurs passagers du train, notamment de nationalité américaine, qui ont

pu neutraliser le terroriste. Mais à la suite de cette attaque, j’ai mis en place des portiques d’accès aux trains, et nous sommes en train d’examiner, de la même façon, l’opportunité d’installer des portiques de sécurité à l’entrée des aéroports, pas seulement à proximité des lieux d’embarquement, mais à l’entrée même des aéroports. Nous testons également des portiques mobiles, nous avons également déployé des brigades canines, évoquées également par le Ministre de l’intérieur des États-Unis, et nous devons effectivement avoir à l’esprit la nécessité d’échanger ces nouvelles technologies de sécurité, notamment les portiques mobiles, qui sont beaucoup moins repérables et qui sont également très efficaces. Car il y a, en effet, une démocratisation du transport aérien. La baisse des prix a fait qu’il y a de plus en plus de voyageurs et, en particulier quand on voit ce que nous avons subi à Nice, nous imaginons le terrible drame que pourrait être une attaque au moment des départs en vacances, où toutes les familles, les enfants, se trouvent dans les aéroports. Par conséquent, renforcer la sécurité de l’accès aux aéroports me paraît une chose essentielle et, en tant que Ministre chargée de la tutelle des transports aériens, c’est vraiment une des préoccupations que j’ai à l’esprit lorsque je vois les dégâts que pourraient occasionner des attaques lors des rassemblements populaires importants que provoque le chassé-croisé des vacances dans les aéroports, où se retrouvent vraiment un très grand nombre de familles.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Mankeur Ndiaye, Ministre des affaires étrangères et des Sénégalais de l’extérieur de la République du Sénégal.

M. Ndiaye (Sénégal) : Monsieur le Président, je me réjouis de vous voir présider le débat public que le Conseil consacre aujourd’hui à un thème dont l’importance et l’opportunité ne font l’objet d’aucun doute. En effet, les attaques terroristes contre l’aviation civile ont pris des proportions inquiétantes au cours des dernières années, devenant ainsi une autre menace à la paix et à la sécurité internationales.

La délégation sénégalaise adresse également ses sincères remerciements au Royaume-Uni, porteur de cette initiative qui nous offre l’opportunité d’entamer la réflexion sur les voies et moyens permettant de relever de manière efficiente les nouveaux défis posés à la sécurité aérienne. Voilà pourquoi le Sénégal a voté pour – et coparrainé – la résolution 2309 (2016) que le Conseil vient d’adopter pour franchir un pas décisif dans cette direction.

En vertu des dispositions de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), qui préconisent que chaque État a la responsabilité de garantir une mise en œuvre efficace de toutes les mesures de sûreté visant à protéger l’aviation civile contre les actes d’intervention illicites, l’État du Sénégal a entrepris depuis plusieurs années un vaste programme de renforcement de la sécurité de l’aviation civile sur son territoire et dans son espace aérien. Cette politique a permis l’adoption par l’Assemblée nationale de mon pays d’un nouveau code de l’aviation civile, à travers la Loi 2015/10 du 4 mai 2015.

Le Sénégal a, dans la même dynamique, mis en place des règlements aéronautiques pour encadrer la mise en œuvre opérationnelle des mesures et procédures de sûreté. Ce cadre réglementaire a été considérablement étoffé au niveau national dans le cadre de l’application des dispositions de l’annexe 17 de la Convention de Chicago et du Programme universel d’audits de sûreté qui s’y rattache. Aussi le Sénégal a-t-il prévu un cadre d’échange et de partage d’informations sensibles avec les autres États afin de faire face de manière concrète à la recrudescence des nouvelles menaces et tentatives d’actes d’intervention illicite utilisant des aéronefs qui visent des installations aéroportuaires. Sous le même chapitre, à travers l’adoption du décret 2015/1969 du 21 septembre 2015, le Sénégal a mis en place un système de supervision de la sûreté de l’aviation civile, fondé sur les dispositions de l’OACI. Ce système, qui fait l’objet d’une application effective, permet d’assurer la sûreté des activités de transport aérien sur son territoire par l’établissement de programmes nationaux de sûreté de l’aviation civile. À ce titre, le programme national de sûreté de l’aviation civile et ses annexes couvrent les spécifications relatives à la sûreté de l’aviation, qu’il s’agisse des mesures de sûreté applicables aux vols intérieurs, de l’évaluation de la menace, des programmes de sûreté aux aéroports, des programmes de sûreté des exploitants, de la vérification des antécédents et de la sélection du personnel, de la formation et des normes de rendement, de la certification des agents de filtrage, des programmes de contrôle de la qualité, ainsi que des programmes de coopération entre États.

Le Sénégal a ratifié par ailleurs les dispositions pertinentes de l’Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) relatives au transport aérien, notamment son règlement 10/2013 relatif à la sûreté de l’aviation civile et la décision 11/2013 du 26 septembre 2013 portant adoption des procédures et pratiques de sûreté au sein

des États membres de l'Union économique et monétaire ouest-africaine. Ces dispositions visent une série de règles destinées à préserver la sûreté de l'aviation civile dans l'espace de l'UEMOA qui sont régulièrement mises à jour en fonction de l'évolution des risques et des menaces ainsi que des progrès technologiques. Chaque État membre de l'Union économique et monétaire ouest-africaine se réserve le droit d'appliquer des mesures plus strictes pour répondre à une exigence particulière issue des résultats d'une analyse de la menace. Le Sénégal soutient l'idée d'une meilleure coopération entre l'OACI, l'Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme et le Comité contre le terrorisme par l'intermédiaire de sa Direction exécutive.

Pour terminer, ma délégation se réjouit d'avance, tout en l'appuyant, de l'organisation d'une réunion spéciale sur la question des menaces terroristes contre l'aviation civile et attend avec beaucoup d'intérêt l'exposé sur les résultats de cette rencontre qui sera présenté au Conseil de sécurité dans 12 mois.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à S. E. Dato' Sri Anifah Aman, Ministre des affaires étrangères de la Malaisie.

M. Aman (Malaisie) (*parle en anglais*) : Je tiens d'abord à vous féliciter, Monsieur le Président, ainsi que la délégation néo-zélandaise de votre conduite si compétente des travaux du Conseil ce mois. Je suis heureux de participer à la présente séance, très importante et opportune. Nous espérons qu'elle contribuera réellement à améliorer la sécurité aérienne au niveau mondial. À cet égard, je remercie la Secrétaire générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Mme Fang Liu, de son exposé éclairant.

Le réseau mondial de l'aviation est un vaste secteur qui devient toujours plus important chaque jour. L'Association du transport aérien international estime que plus de 5 000 appareils sont en vol à tout moment, transportant plus de 8 millions de personnes et 140 000 tonnes de marchandises chaque jour. Le secteur de l'aviation assure plus de 57 millions d'emplois et génère une activité économique représentant 2 200 milliards de dollars. Les retombées économiques et l'importance mondiales pour l'activité humaine sont aujourd'hui énormes. Le secteur mondial de l'aviation doit donc être protégé par des mesures garantissant la sûreté et la sécurité des voyageurs.

La Malaisie partage l'avis selon lequel le réseau mondial de l'aviation est une cible de choix pour le terrorisme international. La multiplication nette des tentatives de perturber et menacer l'aviation civile ces dernières années le démontre. La logique froide et calculatrice des terroristes était évidente lors des attaques contre l'aéroport international de Bruxelles et l'aéroport Atatürk d'Istanbul cette année. Quand de telles attaques sont menées à bien, les conséquences sont effroyables pour ce qui est des vies perdues et de la confiance entamée du grand public, qui, prises ensemble, pourraient avoir des conséquences négatives encore plus vastes. Avec deux tragédies aériennes consécutives, la Malaisie est parfaitement consciente des problèmes associés à une mauvaise image auprès du public et à la perte de confiance du grand public.

Dans un tel contexte, ma délégation reconnaît que les menaces posées à l'aviation aérienne par le terrorisme constituent des menaces à la paix et à sécurité internationales. Il est approprié que le Conseil soit saisi de la question. À cet égard, je tiens à remercier le Royaume-Uni d'avoir conduit le Conseil à adopter la résolution 2309 (2016) ce matin. La Malaisie est heureuse d'appuyer la résolution et de s'en être portée coauteur car ce texte vise à améliorer et resserrer les liens entre le travail actuellement réalisé par le Conseil en matière de lutte antiterroriste et le travail d'établissement des normes de l'OACI.

En permettant de tels liens entre l'OACI et le Conseil de sécurité, en particulier les organes subsidiaires du Conseil, y compris le Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 1373 (2001) concernant la lutte antiterroriste et la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme, nous espérons qu'une telle coopération et une telle collaboration apporteront avec le temps des améliorations concrètes dans tous les aspects de la sécurité aérienne mondiale. Dans le même temps, ma délégation considère que la résolution 2309 (2016) pourrait également contribuer aux débats à l'Assemblée de l'OACI, qui doit commencer en début de semaine prochaine, concernant des mises à jour possibles du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde.

En l'espace de quatre mois à peine, la Malaisie a connu non pas une mais deux catastrophes aériennes civiles, à savoir les drames des vols MH370 et MH17 de la Malaysian Airlines. Ces tragédies continuent de peser lourd sur nos cœurs comme sur le cœur des familles et des proches des victimes. Ces deux tragédies liées à l'aviation civile – même si elles ne sont apparemment pas liées au terrorisme – offrent des enseignements instructifs concernant les buts et objectifs de la

résolution 2309 (2016). À cet égard, je tiens à faire deux observations clefs en vue de faire part de l’expérience de la Malaisie.

Premièrement, s’agissant de l’instinct ou du réflexe de départ de l’autorité de l’aviation civile d’enquêter dans les deux cas et de déterminer si ces catastrophes aériennes avaient pour cause le terrorisme ou d’autres facteurs, le fait que des États et des organisations internationales, y compris l’OACI, ont immédiatement proposé une expertise et une assistance en vue de déterminer les causes probables était, selon moi, décisif pour réfuter l’idée que le vol MH370 ou le vol MH17 auraient été abattus par des actes de terrorisme. Ces mesures rapides ont contribué à préserver la confiance du public et la façon dont il perçoit les choses.

Deuxièmement, parce qu’il est nécessaire de renforcer les capacités en matière de préparation et de prévention, la Malaisie a mis en place de nouvelles mesures de sécurité, et a notamment installé des systèmes de surveillance de pointe et déployé un plus grand nombre d’agents des services de sécurité dans tous les aéroports internationaux en Malaisie. Nous avons pris des mesures pour améliorer le partage de l’information et des renseignements par l’installation du Système de renseignements préalables concernant les voyageurs et le système de contrôle de sécurité préalable des voyageurs afin d’assurer une alerte rapide et de faire obstacle au voyage possible de combattants terroristes étrangers, conformément aux dispositions de la résolution 2178 (2014). Nous avons également renforcé notre cadre juridique et opérationnel en remodelant le conseil de sécurité national malaisien qui, entre autres fonctions principales, assure l’évaluation et la surveillance des menaces et activités terroristes dans le pays.

Je suis également heureux de signaler que la région de l’Asie du Sud-Est, par l’intermédiaire de l’Association des nations de l’Asie du Sud-Est (ASEAN), donne également la priorité à la sécurité aérienne. L’adoption du plan stratégie de l’ASEAN pour les transports 2016-2025, le principal document directif régional en matière de sécurité aérienne, adopté en décembre 2015, est un exemple de coordination et de coopération accrues sur cette question dans ma région.

Je saisis également cette occasion pour rassurer toutes les personnes préoccupées sur le fait que la Malaisie, conjointement avec tous ses partenaires, demeure déterminée à apporter une réponse à toutes les questions en suspens relatives aux vols MH370 et MH17. Nous sommes extrêmement reconnaissants de l’appui et de l’assistance que nous avons reçus à cette fin de la part de tous nos partenaires et amis. S’agissant en particulier du vol MH17, je tiens à réaffirmer la volonté de la Malaisie de mettre en œuvre les dispositions de la résolution 2166 (2014), et nous comptons sur l’appui et la coopération de tous les partenaires concernés à cet égard.

Enfin, je tiens à réaffirmer la détermination sans faille de la Malaisie à lutter contre le fléau du terrorisme et à l’éradiquer dans le cadre de notre responsabilité commune partagée, y compris par des efforts conjoints, coordonnés et concertés à tous les niveaux. Ces efforts doivent être fondés sur le plein respect du droit international, y compris le droit des droits de l’homme et le droit international humanitaire, ainsi que sur le respect de la souveraineté et de l’intégrité territoriale des États.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à S. E. M. Pavlo Klimkin, Ministre des affaires étrangères de l’Ukraine.

M. Klimkin (Ukraine) (*parle en anglais*) : Je tiens d’abord à vous remercier, Monsieur le Président, d’avoir pris l’initiative louable d’organiser la présente séance. Je remercie également l’oratrice qui a présenté un exposé aujourd’hui, la Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), Mme Fang Liu, d’avoir proposé un regard complet sur le sujet et le travail mené sur le terrain par l’ONU et les institutions spécialisées des Nations Unies. Je ne saurais manquer de saluer les efforts du Royaume-Uni, dont nous nous félicitons vivement, pour préparer la résolution adoptée aujourd’hui (résolution 2309 (2016)).

Les mots clefs de ce jour – aviation civile et attentats terroristes – me font immédiatement penser aux événements tragiques du 11 septembre, survenus à seulement quelques rues d’ici. Il y a 15 ans, la communauté internationale a été amenée à prendre des mesures énergiques pour lutter contre le terrorisme et renforcer les règles de sécurité de l’aviation civile afin de réduire les risques terroristes dans ce secteur.

Pourtant, la menace terroriste qui pèse sur le système de transport aérien ne cesse de croître. Elle prend différentes formes et se manifeste notamment par des tirs terroristes visant à abattre des aéronefs; l’introduction d’explosifs à bord; le détournement d’appareils afin de les transformer en missiles de croisière téléguidés improvisés; et l’utilisation des

voies aériennes pour transporter des combattants et des ressources matérielles ou humaines vers les zones de conflit. Parmi les autres problèmes qui se posent, il y a aussi les tentatives de porter atteinte à la sécurité des aéroports, notamment au moyen de cyberattaques mais aussi par des attentats terroristes classiques; les menaces internes; et les menaces liées à l'utilisation d'engins explosifs improvisés, de systèmes portables de défense antiaérienne et autres missiles surface-air contre des cibles civils, y compris au moment du décollage ou de l'atterrissage.

Malgré l'action de l'OACI et d'autres organisations compétentes sur les questions relatives à la sécurité aérienne, il demeure indispensable d'améliorer les mécanismes de coopération entre États dans ce domaine et d'accroître leur capacité de faire face à la menace terroriste.

La tenue de la présente séance à un si haut niveau atteste l'importance de la question et la prise de conscience générale de la nécessité de renforcer la confiance du public dans la sécurité du transport aérien. Les aéroports sont depuis longtemps des cibles de choix pour les groupes terroristes voulant faire un grand nombre de victimes civiles. Compte tenu de l'importance du système de transport aérien pour le bon fonctionnement de nos sociétés modernes, sa destruction ou son interruption partielle ne manquerait pas d'attirer une attention considérable.

Étant donné les récents attentats terroristes commis contre des aéroports en Belgique et en Turquie, la protection de ces infrastructures si vitales doit être dûment prise en compte dans les programmes de prévention du terrorisme. Les États devraient procéder à des évaluations spécialisées des vulnérabilités, en collaboration avec les compagnies d'exploitation des aéroports et les parties prenantes, afin de recenser les points faibles, les interdépendances et les moyens d'améliorer la protection des aéroports face à des menaces toujours plus nombreuses et variées, qu'elles soient physiques ou de type cybernétique. Il convient aussi de maintenir une coopération étroite entre les autorités publiques compétentes dans ce domaine et les opérateurs privés.

Nous sommes résolument convaincus que le système des Nations Unies et ses organismes compétents, en collaboration avec l'OACI, doivent élaborer de toute urgence des mesures de prévention des menaces éventuelles et veiller au caractère strict et efficace des contrôles internationaux et nationaux des importations, exportations, transferts voire rétrocessions et lieux de stockage des systèmes portables de défense antiaérienne et autres missiles tactiques afin d'atténuer les risques potentiels.

L'Ukraine a malheureusement été confrontée à un tel problème dans le cadre de ses efforts pour faire face aux activités terroristes dans la région ukrainienne du Donbass, activités menées avec le soutien direct de la Fédération de Russie depuis 2014. Le 17 juillet 2014, le vol MH17 de la Malaysia Airlines a été abattu par des terroristes dans l'est de l'Ukraine, faisant 298 victimes. Cette terrible atrocité nous rappelle douloureusement la gravité de la menace que les groupes terroristes disposant d'armements aussi sophistiqués font peser sur l'aviation civile.

À cet égard, je tiens à souligner qu'il importe d'appliquer intégralement la résolution 2166 (2014), en particulier l'exigence faite par le Conseil que l'on contraigne les responsables de l'incident à répondre de leurs actes et que tous les États s'associent pleinement aux efforts déployés pour établir les responsabilités.

Les membres du Conseil s'en souviendront certainement, l'année dernière, les efforts pour mettre en place un tribunal international chargé de poursuivre ces responsables ont été réduits à néant dans cette salle du fait du veto de la Fédération de Russie. Un tel tribunal, j'en suis sûr, aurait été le moyen le plus efficace pour nous de réagir à ce crime odieux. Quoi qu'il en soit, nous poursuivons notre travail aux côtés des États partenaires au sein de l'équipe d'enquête mixte ainsi qu'avec les autres nations endeuillées par cet incident pour remédier à la situation et proposer des options en vue de la mise en place d'un mécanisme permettant d'établir toutes les responsabilités. Cela doit être fait dans un délai raisonnable, car tout retard de la justice est un déni de justice.

Le crime abject auquel je viens de faire référence a poussé l'OACI à prendre plusieurs initiatives concernant les zones de conflit, notamment avec la création de l'Équipe spéciale sur les risques encourus par l'aviation civile en zone de conflit et du Répertoire d'information sur les zones de conflit ainsi que la publication d'une série de directives détaillées sur les menaces que représentent les systèmes de missiles antiaériens pour les vols commerciaux.

Nous appuyons vigoureusement ces initiatives de l'OACI et appelons au renforcement du système mondial de partage de l'information au sujet de ces

menaces. Il est indispensable également d’accorder toute l’attention voulue aux zones de conflit dans les processus d’évaluation des risques conduits pour définir les itinéraires de vol.

Je voudrais à présent attirer l’attention sur une autre question très importante. Conformément aux accords régionaux sur la navigation aérienne approuvés par une décision du Conseil de l’OACI de février 1997, l’Ukraine s’est vue confier la responsabilité des services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer pour la région d’information de vol de Simferopol, qui comprend notamment la Crimée. L’Ukraine s’est acquittée scrupuleusement de ses responsabilités et a fourni ces services conformément aux normes et pratiques recommandées de l’OACI.

Suite à l’occupation illégale de la Crimée en avril 2014, la Fédération de Russie a commencé à interférer dans la fréquence internationale d’urgence utilisée pour les services de la circulation aérienne assurés par l’Ukraine. Ces actes font peser des menaces graves sur les vols dans l’espace aérien international au-dessus de la haute mer et sont contraires à la Convention de Chicago et à ses annexes 15 et 11, ainsi qu’aux règlements pertinents de l’OACI dans ce domaine.

La Fédération de Russie, qui a décidé de manière unilatérale de fournir ses propres services de circulation aérienne dans la région de Simferopol, contrevient également à la résolution 68/262 de l’Assemblée générale sur l’intégrité territoriale de l’Ukraine, adoptée en mars 2014. Manifestement la publication d’informations aéronautiques par la Fédération de Russie ne peut être considérée que comme une tentative de légitimer ses activités illégales.

Nous tenons à insister sur l’importance du strict respect des normes et pratiques recommandées de l’OACI par tous les États Membres sans exception, en particulier dans l’espace aérien situé au-dessus de la haute mer.

De nos jours, l’utilisation d’engins explosifs constitue une grande menace pour l’aviation civile. Le nombre d’incidents enregistrés en 2015 et 2016 souligne l’imminence de ce danger. En outre, les technologies modernes permettant de fabriquer des pièces d’armement non traçables donnent une dimension supplémentaire à cette menace. De nouvelles mesures de sécurité dans les aéroports s’avèrent donc nécessaires, notamment des procédures de contrôle supplémentaires pour réduire le risque que des explosifs ou des armes ne soient introduits dans le périmètre ou à bord des aéronefs par des passagers ou des employés.

L’échange d’information entre les partenaires internationaux est un autre moyen de répondre aux défis qui se posent à l’aviation civile internationale. C’est pourquoi nous encourageons les États Membres à renforcer leurs accords de partage de l’information avec leurs partenaires étrangers et à continuer de travailler en contact étroit avec les services de répression et de renseignement, ainsi qu’avec les organisations internationales compétentes, notamment INTERPOL, afin de surveiller les personnes inscrites sur la liste des terroristes présumés.

Cela nous amène aussi à la question de savoir comment endiguer le flot de combattants terroristes étrangers en nous opposant à leur transit, conformément aux résolutions pertinentes du Conseil de sécurité, et comment mettre en œuvre les interdictions du Conseil relativement aux terroristes. Nous croyons que l’obligation principale d’empêcher les mouvements de combattants étrangers incombe essentiellement aux pays d’origine, qui doivent les repérer et les arrêter dès qu’ils commencent.

Nous soutenons la mise en œuvre universelle des systèmes de données sur les informations relatives aux passagers et sur leurs noms et une utilisation active de la base de données d’INTERPOL sur les documents de voyage volés et perdus, afin de vérifier les informations sur les voyageurs en les comparant aux listes de sanctions actuelles. Si elles sont dûment mises en œuvre, ces mesures peuvent s’avérer « gagnant-gagnant » pour les gouvernements et les compagnies aériennes. Nous appelons l’OACI et les autres organisations internationales compétentes à aider les États Membres qui en ont besoin à procéder à la mise en œuvre universelle des normes susmentionnées.

En conclusion, je tiens à souligner que, en adoptant la résolution 2309 (2016) aujourd’hui, nous avons envoyé un message fort à la communauté internationale en l’enjoignant à concentrer ses efforts sur la mise au point de nouvelles normes de sécurité et de sûreté pour faire face aux menaces terroristes posées à l’aviation civile. Pour neutraliser efficacement ces menaces, nous devons nous assurer que nos plans mondial et national de lutte contre le fléau du terrorisme, y compris ceux des Nations Unies, sont capables de s’adapter aux nouveaux dangers et d’y répondre.

L'ONU et ses organismes et organes antiterroristes, comme la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme et l'Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme, ainsi que l'OACI, doivent jouer un rôle absolument proactif dans le renforcement des capacités des États Membres à atteindre ledit objectif.

Le Président (*parle en anglais*) : Je vais maintenant faire une déclaration en ma qualité de Ministre des affaires étrangères de la Nouvelle-Zélande.

La Nouvelle-Zélande se félicite de la présente occasion d'examiner la menace grave pour la paix et la sécurité internationales que pose le ciblage par les terroristes de l'aviation civile.

Je remercie le Ministre des affaires étrangères du Royaume-Uni, M. Boris Johnson, pour son leadership sur la résolution 2309 (2016) qui vient d'être adoptée par le Conseil. Les liaisons aériennes sont essentielles pour la Nouvelle-Zélande. Plus de 99 % de nos visiteurs internationaux arrivent par avion, et 15 % environ de nos exportations sont transportées par voie aérienne. La sécurité de l'aviation civile internationale est donc d'une importance vitale pour la Nouvelle-Zélande.

Alors que nous commémorons le quinzième anniversaire des attentats du 11 septembre à New York, nous n'avons pas besoin qu'on nous rappelle que les menaces terroristes posées à l'aviation civile ne sont pas un phénomène nouveau. Le Conseil a déjà pris des mesures concernant les voyages des combattants terroristes étrangers, notamment en limitant leur accès à des avions comme moyen de transport, mais les attaques commises récemment indiquent que l'aviation civile reste une cible attrayante pour les terroristes, et les progrès de la technologie ont rendu les menaces à l'aviation plus difficiles à détecter.

La communauté internationale doit rester vigilante et veiller à ce que les normes internationales soient sensibles à un climat de menace en constante évolution. Tandis que les pays se réunissent pour la session triennale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui doit avoir lieu dans le courant de ce mois, nous les encourageons à réfléchir sur les vues collectives exprimées par le Conseil dans ses délibérations. L'OACI demeure le principal forum pour l'amélioration des normes de sécurité de l'aviation internationale et mérite le soutien de la communauté internationale, y compris du Conseil.

La Nouvelle-Zélande est favorable à une approche en matière de sécurité de l'aviation qui soit adaptée à des circonstances différentes et tienne compte des risques. Ceci est particulièrement important pour les États ayant des capacités limitées et des profils de risque plus faibles, y compris les nombreux petits États insulaires en développement dans notre région. Il ne serait pas logique d'attendre de Tuvalu les mêmes systèmes et la même approche que nous attendons des États-Unis.

Mais convenir de normes n'est que la première étape. La tâche la plus difficile et la plus importante est de veiller à ce qu'elles soient effectivement mises en œuvre. La Nouvelle-Zélande se félicite donc de l'accent mis dans la résolution d'aujourd'hui sur la coopération internationale, y compris l'assistance technique. Nous continuons à fournir un appui technique important aux efforts axés sur la sécurité de l'aviation, en particulier pour améliorer la sécurité aérienne régionale dans le Pacifique. Cependant, la sécurité renforcée de l'aviation ne peut être qu'un remède à court terme. Un bien plus grand défi consiste à traiter les conditions qui motivent ceux qui commettent ces actes de terrorisme et les poussent a agir.

À cet égard, nous devons réfléchir à l'efficacité de cet organe chargé de maintenir la paix et la sécurité internationales. Le bilan du Conseil de sécurité en matière de règlement durable des conflits majeurs est faible. Et les ressources des Nations Unies sont davantage axées sur le maintien de la paix et l'aide humanitaire aux victimes que sur la prévention des conflits, ou le règlement de ces conflits avant qu'ils ne deviennent insolubles. Il est grand temps d'apporter d'importantes améliorations au mécanisme des Nations Unies, y compris le Conseil. Ce sont des questions qu'il incombe à tous les membres du Conseil d'examiner.

Je reprends à présent mes fonctions de Président du Conseil.

Je donne maintenant la parole à S.E.M. Ignacio Ybañez, Vice-Ministre des affaires étrangères de l'Espagne.

M. Ybáñez (Espagne) (*parle en espagnol*) : Je remercie la présidence de la Nouvelle-Zélande d'avoir, par votre intermédiaire, Monsieur le Ministre McCully, organisé la présente séance. Je félicite également le Ministre des affaires étrangères du Royaume-Uni, M. Boris Johnson, et son équipe du bon travail réalisé pour faciliter l'adoption, qui vient de se faire, de la résolution 2309 (2016). Je tiens aussi à remercier Mme Fang Liu, Secrétaire générale de l'Organisation de

l'aviation civile internationale (OACI) pour la qualité de sa présentation.

L'Espagne est bien consciente de la menace que le terrorisme fait peser sur l'aviation civile. C'est pourquoi nous avons appuyé cette résolution et nous en sommes portés coauteurs. Il est évident que l'aviation civile est une cible prioritaire pour les terroristes du monde entier. C'est un secteur critique de l'économie et aucun État n'est à l'abri de cette menace. Les aéronefs en vol sont particulièrement vulnérables car ils sont éloignés pendant de longues périodes de temps, eux et leurs passagers, des forces de sécurité nationales. Les terroristes le savent et tentent de tirer parti des maillons les plus faibles de la chaîne de protection qui incombe souvent aux États. Ils sont souvent en avance sur les États chargés de protéger leurs citoyens. Ainsi donc, chaque État sait qu'en dépit des mesures de protection qu'il adopte, quelque efficaces qu'elles puissent être, la sécurité de leurs ressortissants dépend des mesures prises dans l'État où ils embarquent, du « pavillon » de l'aéronef ou de l'espace aérien traversé.

Les citoyens de tous les pays peuvent être menacés partout où ils vont dans le monde, dans l'espace soumis à la souveraineté d'un ou de plusieurs États. Souvent, ces États sont différents des États de leurs passeports. Le terrorisme est donc une menace mondiale et, par définition, la menace posée à l'aviation civile est elle aussi mondiale. Par conséquent, il est d'une importance critique que tous les gouvernements adoptent une réponse commune, et les mêmes protocoles de sécurité, normes et codes de conduite.

En adoptant la résolution 2309 (2016), nous espérons que lorsque nous prendrons l'avion, le cadre sera le même pour tous les citoyens, d'où qu'ils viennent, où qu'ils aillent et où qu'ils transitent. Nous devons chercher à éviter les vulnérabilités à même de surgir dans n'importe quelle région et le faire conformément à l'esprit de l'OACI où personne ne sera laissé pour compte. Pour des raisons manifestes de solidarité, mais aussi parce que les citoyens d'un pays peuvent être en danger partout où ils se trouvent, il est dans notre intérêt à tous veiller à ce qu'aucun gouvernement ne manque de la capacité nécessaire pour faire face à cette menace.

Nous apprécions le travail extraordinaire réalisé par l'OACI et notre objectif, en soutenant la résolution du Conseil de sécurité, est d'accorder un plein appui à ses travaux. En fait, nous voyons ici un merveilleux exemple de bonnes pratiques et de coopération entre les différents organismes du système des Nations Unies qui sont responsables de la lutte contre le terrorisme. Nous pensons donc qu'il est important d'un point de vue stratégique que l'OACI et la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme définissent et poursuivent leur coopération dans la lutte contre le terrorisme visant l'aviation civile.

Le Conseil de sécurité rappelle aux États qu'il leur incombe de se conformer aux recommandations de l'OACI et de lui fournir l'appui dont elle a besoin pour pouvoir non seulement réagir, mais également prendre les devants, face à cette menace constamment changeante et constamment susceptible de présenter de nouveaux défis en matière de sécurité. Mon pays participe activement à divers projets nationaux et internationaux consacrés à la menace terroriste qui pèse sur l'aviation, qui sont en phase avec les dispositions de la résolution 2309 (2016) que nous venons d'adopter, sur des questions telles que les méthodologies d'analyse du risque, l'emploi de technologies de détection de l'explosif TATP, ainsi qu'à des ateliers de travail portant sur les drones, les systèmes portables de défense anti-aérienne ou les indicateurs de risques de combattants terroristes étrangers aux postes-frontières. L'Espagne a également mis en pratique des systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs dans la conviction que l'augmentation de l'échange d'informations aura un effet immédiat sur l'amélioration de la sécurité en vol.

Je terminerai en soulignant que, grâce au travail réalisé aujourd'hui et à la résolution de ce jour, l'aviation est un peu plus sûre, mais elle le sera véritablement beaucoup plus quand tous les États se conformeront aux recommandations qu'elle contient.

M. Wu Haitao (Chine) (*parle en chinois*) : La Chine tient à vous souhaiter la bienvenue, Monsieur le Président, et à vous remercier de présider la séance du Conseil de sécurité de ce jour. Je voudrais également remercier de son exposé Mme Fang Liu, Secrétaire générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

À mesure que la mondialisation progresse, le secteur des transports aériens joue un rôle de plus en plus important dans le développement et les progrès socioéconomiques des pays. Toutefois, les attentats terroristes visant le système de l'aviation civile internationale sont un fléau, qui détruit des vies et des biens. Préserver la sûreté et la sécurité de l'aviation civile internationale est indispensable pour la promotion de la coopération, des échanges et des déplacements internationaux, pour la connectivité intra-régionale et

interrégionale et pour le relèvement et le développement économiques mondiaux. À cet égard, je voudrais présenter ici le point de vue de la Chine, en m’arrêtant sur trois points.

Premièrement, nous devons consacrer nos efforts à l’amélioration du système de sûreté et de sécurité de l’aviation civile et au renforcement des mesures de sécurité, en procédant à plusieurs niveaux pour couvrir à la fois la sécurité des aéroports, les contrôles de sécurité au sol, la réglementation du secteur et le contrôle interne des risques, et ce, en vue de renforcer les garanties de sécurité de l’aviation civile. La résolution 2309 (2016) que nous venons d’adopter fait expressément obligation aux États de faire davantage dans des domaines tels que les contrôles de sécurité dans les aéroports, l’échange de renseignements concernant les passagers, et l’échange et la coopération en matière de techniques de détection. Il incombe à tous les États de mettre en œuvre les dispositions de la résolution de ce jour, de prendre des initiatives plus concrètes dans les domaines pertinents et de continuer à améliorer les normes de sécurité de l’aviation civile.

Deuxièmement, il nous faut renforcer la coopération internationale en matière de sécurité de l’aviation civile. Les États doivent être acquis à la notion que l’humanité est une communauté dont les destinées sont communes, et doivent œuvrer à consolider globalement cette coopération. Les pays dont le secteur de l’aviation civile est plus développé doivent prendre au sérieux les difficultés concrètes auxquelles se heurtent les pays en développement, et les aider à développer leurs capacités dans les domaines de la construction d’infrastructures, de la formation et de la fourniture de services logistiques. Le Conseil de sécurité, en tant que principal organe mondial chargé du maintien de la paix et de la sécurité internationales, doit fournir des orientations politiques et obtenir l’engagement de toutes les parties en faveur d’une coopération internationale renforcée et de la sécurité de l’aviation civile. L’OACI, entité technique chargée de formuler les normes de sûreté et de sécurité de l’aviation, doit aider les États à appliquer intégralement les normes internationales pertinentes. Le Conseil et l’OACI doivent améliorer leur synergie en renforçant la répartition des tâches et la collaboration entre eux, toujours dans les limites de leur mandat respectif.

Troisièmement, nous devons travailler sans relâche à lutter contre les actes terroristes qui compromettent la sûreté et la sécurité de l’aviation civile. Chaque État doit entretenir des normes uniformes et adopter une politique de tolérance zéro face au terrorisme, sans faire de distinction entre les actes de terreur, qui doivent tous être combattus avec la même fermeté, quels que soient les pays qu’ils prennent pour cible ou les moyens qu’ils emploient. L’action internationale contre le terrorisme doit donner la plus grande latitude possible à l’impulsion de l’ONU et du Conseil de sécurité, respecter les buts et principes inscrits dans la Charte des Nations Unies, renforcer l’efficacité de la coordination, opposer au terrorisme un front uni à l’échelle internationale et entretenir à son encontre une attitude combative et sans compromis. Au vu des caractéristiques des activités terroristes relatives à l’aviation civile et des exigences définies par la résolution 2309 (2016), toutes les parties doivent renforcer leur coopération internationale et régionale afin d’intensifier l’échange d’informations, les contrôles aux frontières et le maintien de l’ordre et prendre des mesures efficaces contre les mouvements transfrontaliers de terroristes, notamment lorsqu’ils rentrent dans leurs pays d’origine.

La Chine est un membre important de la communauté antiterroriste internationale. Nous continuerons de promouvoir une coopération bilatérale et multilatérale contre la terreur, dans le respect de nos lois de lutte contre le terrorisme et sur la sûreté et la sécurité de l’aviation civile, ainsi que conformément aux conventions internationales. Nous continuerons d’élever les normes de sûreté et de sécurité de l’aviation civile que nous appliquons et de travailler aux côtés de la communauté internationale en vue de lutter efficacement contre le terrorisme et de faire en sorte que l’aviation reste sûre et sans danger.

M. Churkin (Fédération de Russie) (*parle en russe*) : La prégnance de la question examinée aujourd’hui ne saurait susciter le moindre doute. L’aviation civile a toujours été et reste une cible de choix pour les terroristes. Avant toute chose, nous souhaitons adresser une nouvelle fois nos condoléances aux familles et aux proches de tous ceux qui ont perdu la vie du fait d’une tragédie survenue dans les transport aériens. Nous voulons également remercier la Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), Mme Liu Fang, de son exposé détaillé sur le rôle de l’OACI et des efforts qu’elle déploie dans le domaine de la sécurité aérienne.

La délégation russe a pris une part active à l’élaboration de la résolution 2309 (2016) que le Conseil a adoptée aujourd’hui, qui vise à dynamiser les efforts

consentis par les États pour appliquer les normes de l’OACI et les dispositions des conventions relatives à la lutte contre le terrorisme, ainsi que les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité. Compte tenu de la spécificité du sujet de la sécurité de l’aviation, la communauté internationale doit s’appuyer principalement sur les travaux effectués par l’organisation internationale spécialisée en la matière, soit l’OACI. Dans les prochains jours se tiendra à Montréal l’Assemblée de l’OACI, qui, comme on peut s’y attendre, devra adopter un certain nombre de décisions importantes portant sur la sécurité de l’aviation et les menaces terroristes. Elle y présentera un rapport d’activité concernant l’application de la Stratégie complète de l’OACI pour la sûreté de l’aviation, et se penchera sur la question de l’élaboration, d’ici à 2018, d’un plan pour la sécurité de l’aviation dans le monde. Nous nous félicitons que les auteurs de la résolution aient tenu compte des propositions que nous avons présentées qui, sans remettre en question le mandat de l’OACI, visent à inscrire la nouvelle initiative du Conseil de sécurité dans le contexte des efforts menés dans le cadre de cette dernière, des décisions qui y sont prises ainsi que des domaines d’activité ultérieurs qui sont à l’étude.

La menace terroriste qui pèse sur l’aviation civile évolue. Les criminels sont constamment à la recherche de nouveaux moyens de contourner les systèmes de sécurité, notamment dans les aéroports, à l’aide des nouvelles technologies. Il est donc important de continuer à renforcer nos capacités afin d’être en mesure de réagir rapidement face aux nouveaux défis à mesure qu’ils se font jour, s’agissant en particulier de la cybersécurité, de la sécurité au sol, des systèmes aériens téléguidés et des engins explosifs improvisés. L’un des principaux objectifs de la résolution adoptée aujourd’hui est d’exhorter les États à appliquer intégralement et efficacement les normes et recommandations en vigueur en matière de sécurité aérienne. En définitive, c’est à nous qu’il incombe par des efforts conjoints de mettre en place un système intégré et durable afin de protéger l’aviation civile internationale contre les immixtions illégales.

Nous saluons la coopération fructueuse qui existe entre les comités du Conseil de sécurité chargés de la lutte contre le terrorisme et l’OACI, comme on a pu le voir en juin, avec l’exposé présenté par Mme Fang Liu devant le Comité contre le terrorisme (CCT). L’OACI a également entamé une coopération avec le Groupe de surveillance du Comité du Conseil de sécurité faisant suite aux résolutions 1267 (1999), 1989 (2011) et 2253 (2015) concernant l’État islamique d’Iraq et du Levant (Daech), Al-Qaida et les personnes, groupes, entreprises et entités qui leur sont associés. Nous notons que l’OACI communique régulièrement à l’ONU des informations sur ses efforts de lutte antiterroriste, qui figurent dans les rapports pertinents du Secrétaire général. La résolution adoptée aujourd’hui vise à renforcer la coopération entre le Conseil de sécurité et l’OACI, notamment par le truchement du CCT, afin de recenser les lacunes qui existent dans la sécurité aérienne des États. Nous exhortons aussi bien le Comité que l’Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme à tirer parti de cette analyse pour améliorer les programmes d’assistance technique aux États.

Nous attendons avec intérêt la tenue, en 2017, d’une réunion spéciale du CCT sur les menaces terroristes contre l’aviation civile. Notre pays continuera de prendre des mesures résolues pour lutter contre les menaces terroristes, y compris celles qui visent l’aviation civile. Dans le même temps, ce fléau ne pourra être vaincu que si nous faisons front commun. Nous sommes convaincus que pour lutter contre toutes les formes de terrorisme, il faudra consolider plus encore nos efforts, ce qui exigera des États qu’ils s’acquittent de bonne foi de leurs engagements internationaux.

Je suis contraint maintenant de dire quelques mots à propos de la déclaration que vient de faire la délégation ukrainienne. La délégation ukrainienne ne s’est pas limitée pas à la question à laquelle est consacrée notre débat. Elle a tenté de prendre cette séance en otage pour proférer des provocations inacceptables. Nous ne réagirons pas à ces provocations.

Nous nous contenterons de dire que, puisque la partie ukrainienne a décidé de soulever la question de la catastrophe du vol MH17, il serait utile de reconnaître la culpabilité et la responsabilité de Kiev dans cette affaire, étant donné que les autorités ukrainiennes n’ont pas fermé l’espace aérien au-dessus de la partie orientale du pays dans laquelle elles avaient lancé huit grandes opérations militaires. Une fois encore, nous n’avons entendu aucune reconnaissance ou admission de cette responsabilité.

Pour ce qui est de la Russie, nous avons demandé avec instance que la résolution 2166 (2014) adoptée par le Conseil au sujet de la destruction en vol de l’avion de ligne de la Malaysia Arlines contiennent des dispositions sur la nécessité de mener une enquête internationale indépendante, conformément aux principes qui régissent l’aviation civile internationale, avec un rôle de premier

plan à jouer par l’OACI. Notre délégation a demandé l’application des dispositions de la résolution 2166 (2014), qui prévoyaient que l’ONU apporterait tout son concours à l’enquête. Malheureusement, le Secrétaire général n’a présenté au Conseil de sécurité aucune proposition relative à un tel appui. Il serait utile, selon nous, que l’OACI se joigne à l’enquête.

Nous appelons à l’adoption rapide d’une nouvelle résolution qui garantirait à la mission d’enquête l’accès au site de l’accident. Malheureusement, les États intéressés ont préféré conclure avec l’Ukraine des accords bilatéraux, qui ont pris trop de temps à négocier et n’ont pas permis l’ouverture immédiate d’une enquête. Nous avons insisté sur l’inclusion dans le texte de la résolution 2166 (2014) d’une disposition en faveur de la cessation immédiate de toutes les activités militaires dans le voisinage immédiat du lieu de l’accident. Cette disposition a, bien sûr, été violée par Kiev en août 2014, lorsque les autorités ukrainiennes ont déclaré unilatéralement qu’elles se retiraient du cessez-le-feu, à la suite de quoi la mission d’enquête a été contrainte d’interrompre ses travaux pendant une longue période de temps. Il s’est écoulé beaucoup de temps depuis, mais l’enquête pénale n’a pas toujours pas été conclue. À cela s’ajoute le fait qu’elle s’est déroulée à huis clos. Peut-on dès lors considérer qu’il s’agit d’une enquête indépendante, impartiale et objective? C’est discutable. Seul l’avenir le dira. Il est, toutefois, très difficile pour nous d’accepter les déclarations que nous avons entendues aujourd’hui.

Dans le cadre de l’action menée concernant la résolution 2309 (2016), qui vient d’être adoptée, la délégation ukrainienne a essayé unilatéralement de diluer les propositions susceptibles de confirmer la responsabilité qui incombe aux États s’agissant de la sécurité de l’aviation civile dans leur espace aérien. Je pense que tout le monde en comprend la raison.

Pour en venir à la question du contrôle du trafic aérien au-dessus de la Crimée et de la mer Noire, l’Ukraine n’a pas non plus pu s’empêcher de politiser la question, notamment au sein de l’OACI, ce qui aurait entraîné des dépenses supplémentaires pour les transporteurs et inconvénients pour les voyageurs. Cela aurait surtout créé des risques pour la sécurité des vols. La Russie est tout à fait en mesure de fournir les informations nécessaires concernant la sécurité aérienne dans son espace aérien au-dessus de la Crimée et de la mer Noire.

M. Okamura (Japon) (*parle en anglais*) : Je voudrais vous exprimer ma reconnaissance, Monsieur le Président, pour la convocation de la séance d’aujourd’hui consacrée à la sécurité aérienne, qui est aussi importante qu’opportune. Je remercie également M[me] Fang Liu, Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), de son exposé. J’aimerais surtout remercier le Royaume-Uni et M. Boris Johnson d’avoir pris l’initiative de la séance d’aujourd’hui. Nous pensons qu’il est opportun que le Conseil de sécurité aborde cette question, compte tenu de la menace contre la sécurité des aéronefs et des aéroports qui n’a cessé de croître ces dernières années.

L’aviation civile a été une cible attrayante pour les terroristes au cours des dernières décennies, comme cette ville ne s’en souvient que trop bien pour l’avoir vécu dans sa chair il y a 15 ans. Beaucoup de progrès ont été accomplis pour améliorer la sécurité aérienne dans le monde depuis cette tragédie, mais il y a eu suffisamment d’incidents pour nous rappeler que la menace contre la sécurité aérienne reste élevée.

La résolution 2309 (2016), qui vient d’être adoptée à l’unanimité, engendre l’élan politique nécessaire pour accélérer les efforts que déploie la communauté internationale sur cette question. C’est pourquoi le Japon se félicite d’avoir parrainé la résolution. Nous pensons qu’elle envoie à la communauté internationale un message politique fort de notre détermination et de notre unité.

Selon les statistiques publiées par l’OACI, le Japon est le septième pays au monde en termes de transport aérien. Cette statistique illustre à elle seule l’importance critique que revêt la sécurité aérienne pour nos intérêts nationaux. Aujourd’hui, je voudrais mettre en exergue trois façons dont le Japon s’efforce d’améliorer la sécurité aérienne dans le monde.

Premièrement, je citerai les efforts que nous déployons à l’échelon national. Si la sécurité publique du Japon est bien connue, les autorités japonaises travaillent néanmoins sans relâche pour atténuer les éventuelles menaces de terrorisme contre l’aviation civile. Par exemple, nous sommes en train d’installer des scanners corporels dans tous les aéroports du pays, une initiative qui est menée par le Ministère du territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme.

Deuxièmement, nous fournissons une aide internationale aux États qui sont nos partenaires. L’année dernière, le Japon a financé l’installation de caméras de

surveillance dans les aéroports internationaux d’Afrique afin de renforcer leur sécurité. En Asie du Sud, au cours des trois dernières années, le Japon a fourni au Pakistan et au Bangladesh une assistance qui vise à atténuer les risques de terrorisme contre l’aviation civile. Nous avons également organisé un séminaire sur la sécurité aérienne avec nos partenaires de l’Association des nations de l’Asie du Sud-Est (ASEAN) par le biais du Fonds d’intégration Japon-ASEAN. Outre ces efforts passés, le Premier Ministre Shinzo Abe a annoncé au début du mois que le Japon allait débloquer environ 450 millions de dollars au cours des trois prochaines années au titre d’un ensemble de mesures antiterroristes en Asie, comprenant le renforcement de la sécurité des aéroports. Le Japon continuera d’aider d’autres pays à faire face à la menace.

Troisièmement, je voudrais évoquer le rôle que le Japon joue au sein de l’OACI. Mon pays appuie fermement l’action importante que mène l’OACI dans le domaine de la sécurité aérienne, et participe activement au Groupe d’experts de la sûreté de l’aviation et à divers groupes de travail relevant de ce groupe. Je mentionnerai notamment la réunion du Groupe de travail sur les documents d’orientation que le Japon a accueillie à Fukuoka en janvier dernier. Au-delà de nos activités au sein du Groupe, le Japon est le deuxième plus grand contributeur au budget ordinaire de l’OACI depuis 1987 et accorde à titre volontaire d’importants financements aux activités liées à la sécurité.

Il est impératif que la communauté internationale continue de prendre les mesures qui s’imposent pour améliorer la sécurité aérienne. À cet égard, je voudrais mentionner le plan d’action du Groupe des Sept (G7) en matière de lutte contre le terrorisme et l’extrémisme violent, qui a été élaboré en mai sous la présidence japonaise du G7 afin de renforcer la capacité globale de la communauté internationale à lutter contre le terrorisme et l’extrémisme violent, en particulier dans le domaine de la sécurité aérienne. Comme indiqué dans le plan d’action, le Japon exhorte tous les États à mettre en œuvre comme il se doit les normes énoncées à l’annexe 17 de la Convention relative à l’aviation civile internationale et à reconnaître et atténuer les menaces concernant le contrôle de l’accès et les autres mesures liées à la sécurité terrestre dans les aéroports qui sont visés à l’annexe.

Nous sommes également d’avis qu’il reste des progrès à faire pour combler les lacunes entre les résultats des audits de l’OACI et les mesures relatives à la sûreté de l’aviation sur le terrain. Nous nous réjouissons à la perspective de poursuivre nos discussions à la prochaine session de l’Assemblée de l’OACI, qui débutera la semaine prochaine et au cours de laquelle le Japon contribuera aux débats sur l’élaboration d’un plan mondial de sûreté de l’aviation.

Notre lutte contre les menaces à l’aviation civile résultant d’actes de terrorisme est loin d’être terminée. En tant que membre responsable de la communauté internationale et du Conseil de sécurité, le Japon poursuivra ses efforts pour contrer cette menace commune.

M. Ramírez Carreño (République bolivarienne du Venezuela) (*parle en espagnol*) : Monsieur le Président, la République bolivarienne du Venezuela vous remercie d’avoir organisé cette séance d’information pour examiner une question qui revêt une importance capitale pour la communauté internationale et pour notre pays. De même, nous remercions Mme Fang Liu, Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), de son exposé.

Ma délégation a voté pour la résolution 2309 (2016), étant donné notre engagement ferme en faveur de la lutte contre le terrorisme et notre condamnation catégorique des actes terroristes, quels que soient leurs motivations, leurs auteurs et l’endroit où ils sont commis, car ils portent délibérément atteinte à la paix et à la sécurité internationales et constituent des violations flagrantes du droit international.

Les derniers attentats terroristes, en particulier ceux commis par Daech, montrent que la vulnérabilité face à ce terrible fléau et le phénomène des combattants terroristes étrangers concernent désormais le monde entier. Plus de 30 000 personnes, y compris des jeunes et des femmes, provenant d’une centaine de pays du monde entier, ont rejoint les rangs de cette organisation terroriste, tel qu’indiqué dans les derniers rapports de l’Équipe d’appui analytique et de surveillance des sanctions créée par la résolution 1526 (2004) du Conseil de sécurité.

L’aviation civile a toujours été la cible d’actes terroristes. Il suffit de se rappeler l’attentat perpétré contre un avion de la compagnie aérienne Cubana en 1976, qui a coûté la vie à 73 athlètes cubains, entre autres incidents. Cependant, depuis le terrible attentat du 11 Septembre 2001 à New York, il existe une plus grande prise de conscience de ce phénomène et de la nécessité d’améliorer et de renforcer la réglementation

et la sûreté de l’aviation civile. Néanmoins, l’attentat perpétré, il y a presque un an, contre l’avion affrété par la compagnie aérienne russe Metrojet pour le vol 9268 nous a rappelé qu’il y a encore beaucoup à faire dans ce domaine.

À cet égard, nous voudrions rendre hommage à toutes les victimes de ces actes de violence. Malheureusement, nous constatons que parfois, ces événements sont utilisés à des fins politiques contre certains pays. La lutte contre les actes terroristes visant l’aviation civile exige une coopération et une confiance mutuelles entre nous tous, car les groupes terroristes ne cessent d’inventer de nouvelles méthodes et de renforcer leurs capacités d’action.

La sûreté de l’aviation civile internationale joue un rôle important dans l’ensemble complexe des efforts visant à prévenir et à combattre le terrorisme. S’il est vrai que cette dernière question relève de la compétence du Conseil de sécurité, en tant qu’organe chargé du maintien de la paix et de la sécurité internationales, mon pays est d’avis que l’OACI est la seule institution spécialisée ayant compétence pour dégager un consensus en ce qui concerne l’élaboration et le suivi des normes et des pratiques recommandées dans le domaine de l’aviation civile internationale.

À cet égard, le Venezuela estime qu’il convient de continuer à renforcer les systèmes nationaux dans le domaine de l’aviation civile, notamment les mécanismes d’évaluation, sans porter atteinte à l’autorité et à la souveraineté de chaque État en la matière, pour que les États soient à même de prévenir et de contrer efficacement et durablement les menaces terroristes. Dans ce contexte, le renforcement des capacités, l’assistance technique, le transfert des technologies – à des conditions favorables – et la mobilisation des ressources sont essentiels. De même, le renforcement de la coopération internationale et régionale revêt la plus haute importance dans le cadre de ces efforts.

Le Venezuela estime que dans le cadre de la lutte contre le terrorisme et l’extrémisme violent, la prévention sera toujours le meilleur moyen de faire face à ce fléau. Il importe d’adopter et de mettre en œuvre des initiatives coordonnées et adaptées à chaque cas et aux réalités nationales pour mettre en échec la stratégie de ces groupes et idéologies extrémistes qui visent clairement à promouvoir la violence et l’intolérance; pour nous attaquer aux causes profondes qui alimentent ce phénomène odieux; pour élaborer des stratégies efficaces et innovantes en vue de contrer la propagande extrémiste et terroriste et de promouvoir l’esprit critique au sein de nos sociétés, dans le but de prévenir la radicalisation, le recrutement et la mobilisation des ressources, notamment par l’utilisation des technologies de l’information et des communications à mauvais escient.

Il est essentiel qu’aucun pays ne protège les auteurs d’actes terroristes contre l’aviation civile ou ne donne refuge. Rien ne saurait justifier les actes terroristes. Nous devons tous nous engager à lutter contre ce phénomène.

Le Venezuela estime que la lutte contre le terrorisme doit être menée dans le cadre d’une coopération internationale renforcée, sur la base des instruments internationaux et régionaux y relatifs, y compris les buts et principes énoncés dans la Charte des Nations Unies et les normes du droit international, et dans le plein respect des droits de l’homme, des libertés fondamentales et de l’état de droit. Si nous nous écartons de ces principes pour prévenir, combattre et éliminer le terrorisme, nous ne ferons que contribuer à la radicalisation.

Pour terminer, je voudrais souligner que, plus que jamais, nous devons nous engager sincèrement et résolument à lutter contre le terrorisme grâce à l’application intégrale – et non sélective – des dispositions figurant dans les instruments internationaux et les résolutions pertinentes de cet organe multilatéral interdisant de transférer des armes légères et de petit calibre – y compris les systèmes portables de défense anti-aérienne – aux groupes terroristes, de les financer, de les entraîner et de leur donner un refuge et en mettant en œuvre, d’une manière intégrée et équilibrée, les quatre piliers de la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies.

M. Bermúdez (Uruguay) (*parle en espagnol*) : Monsieur le Président, tout d’abord, je tiens à vous féliciter d’avoir pris l’initiative d’organiser cette séance d’information sur les menaces à l’aviation civile résultant d’actes de terrorisme.

Comme vous l’avez bien indiqué dans le document de réflexion (S/2016/791, annexe), le Conseil de sécurité a déjà insisté sur l’évolution de la lutte contre le terrorisme dans d’autres domaines, tels que le financement du terrorisme et le phénomène des combattants terroristes étrangers. Aujourd’hui, étant donné l’expansion et l’évolution du terrorisme aérien, nous devons concentrer nos efforts sur sa prévention et sa répression.

Je tiens également à remercier M[me] Fang Liu, Secrétaire générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale(OACI), de son exposé et saluer le travail accompli par le Royaume-Uni qui a mené les négociations qui ont abouti à l'adoption, aujourd'hui, de l'importante résolution 2309 (2016), que nous avons parrainée.

Ces dernières années, les actes terroristes contre l'aviation civile sont perpétrés à l'aide de moyens qui vont au-delà de la définition classique de la piraterie aérienne. Aux détournements d'avions et aux prises d'otages se sont ajoutées de nouvelles formes de criminalité, telles que les attaques contre les installations aéroportuaires. La Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale et son Protocole de Beijing de 2010 érigent en infractions pénales, entre autres actes, l'utilisation d'aéronefs civils comme armes dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels ou des dégâts des blessures ou des dommages, l'utilisation de matières dangereuses contre des aéronefs ou d'autres cibles et les cyber-attaques contre des installations de navigation aérienne.

Il ne fait aucun doute que pour les terroristes, l'aviation civile est une cible de choix, non seulement à des fins de destruction, mais également pour l'exposition médiatique qu'ils recherchent tant. Leurs actes ont des effets de vaste portée au niveau international en raison de leur haute capacité létale et de leurs multiples répercussions indirectes sur le plan psychologique et social. Le nombre élevé de victimes de diverses nationalités est sans doute l'aspect le plus dévastateur et le plus immédiat des attentats aériens, mais pas le seul.

Les conséquences économiques, commerciales, politiques, culturelles et autres sont également nombreuses. N'oublions pas que des millions de personnes utilisent les transports aériens pour leurs déplacements professionnels, touristiques ou familiaux et que les pays promeuvent leurs relations sur la base d'échanges multiples facilités par ce mode de transport.

Toute attaque contre l'aviation civile constitue également une atteinte au rapprochement et au dialogue entre les civilisations, à l'intégration régionale et aux échanges divers qui sont propres à l'ère de la mondialisation. La Convention de Chicago signée en 1944 stipulait déjà dans son préambule :

> « le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale ».

La résolution 2309 (2016) que nous avons adoptée il y a quelques minutes, au-delà de ses fondements incontestables, se nourrit de l'esprit de coopération et de solidarité entre les pays qui doit primer pour juguler et vaincre le terrorisme international.

Mon pays respecte les instruments juridiques internationaux qui constituent le cadre de la lutte contre le terrorisme dans le domaine de l'aviation civile mondiale, et il accorde une importance particulière aux normes internationales et aux pratiques optimales en matière de sécurité de l'aviation civile. Il est partie à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, qu'il a ratifiée le 14 janvier 1954. Par l'intermédiaire de plusieurs lois nationales, l'Uruguay a approuvé la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963; la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970; et la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que son protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988. L'Uruguay a également approuvé la Convention internationale contre la prise d'otages, adoptée par l'Assemblée générale le 17 décembre 1979, et la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1[er] mars 1991.

Au niveau institutionnel, notre direction nationale de l'aviation civile et des infrastructures aéronautiques est l'organisme compétent chargé d'appliquer la politique nationale dans le domaine de l'aviation civile en vue de garantir la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations aéronautiques et de la prestation de services sur tout le territoire et dans l'espace aérien national, conformément aux normes et exigences internationales en la matière. Nous avons établi des règles pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'interférence illicite fondées sur le règlement n°17 de l'Uruguay en matière de sécurité de l'aviation et publié des directives et circulaires y afférentes.

Sur le plan normatif, le décret 267/003, du 1[er] juillet 2003, autorise la mise en place du programme national pour la sécurité de l'aviation civile,

dont l’objectif est de protéger la sécurité, la régularité et l’efficacité de l’aviation civile internationale dans notre pays en fournissant les garanties nécessaires contre tout acte d’interférence illicite grâce à une série de règlements, méthodes et procédures. Ce programme vise à garantir la sécurité des transporteurs nationaux et internationaux qui opèrent depuis l’Uruguay, ainsi que celle des aéroports civils qui accueillent des vols internationaux. Il répond aux normes et recommandations internationales énoncées à l’annexe 17 de la Convention relative à l’aviation civile internationale, ainsi qu’aux dispositions relatives à la sécurité de l’aviation figurant aux annexes 2, 6, 9, 10, 11, 13 et 14.

Par le décret 267/003, mon pays a également créé un comité national chargé de promouvoir la sécurité de l’aviation civile, qui a notamment pour fonction de conseiller l’autorité compétente en matière de sécurité en ce qui concerne les mesures qu’il convient de mettre en place pour lutter contre les menaces à l’aviation civile, ses installations et services. En outre, le décret 225, du 26 juillet 2010, établit le cadre normatif pour la bonne coordination des services de renseignement nationaux.

L’Uruguay est conscient que pour faire face à la menace grandissante et en perpétuelle évolution qui pèse sur l’aviation civile, il faut promouvoir l’application des normes de sécurité approuvées par l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) afin d’améliorer les standards, systèmes et méthodes liés aux divers aspects opérationnels de l’aviation civile. Néanmoins, il est évident que de nombreux pays ne disposent ni des capacités techniques, ni des connaissances, ni des ressources financières nécessaires pour appliquer ces normes. Il importe que les pays qui sont en mesure de le faire fournissent une assistance technique, notamment en partageant leur technologie et leurs programmes et en mobilisant des ressources financières au bénéfice des États qui en ont besoin. C’est pourquoi la coopération est essentielle aux fins d’une application concrète et efficace des pratiques optimales et des normes les plus strictes en matière de sécurité de l’aviation civile. L’Uruguay estime que cette coopération est impérative aux niveaux régional et international et qu’elle doit être coordonnée efficacement par l’OACI.

Pour conclure, nous réaffirmons notre conviction que ce n’est qu’ainsi que nous pourrons lutter efficacement contre l’évolution et la multiplication des défis posés par les menaces terroristes dans le domaine de l’aviation civile. Et à cet égard, nous renouvelons notre volonté inébranlable de mobiliser, dans la mesure de nos moyens, les capacités et les ressources nationales nécessaires pour atteindre cet objectif.

M. Lucas (Angola) (*parle en anglais*) : Nous remercions la délégation néo-zélandaise d’avoir convoqué la présente séance pour aborder la question de la menace terroriste qui pèse sur la sécurité aérienne. Nous remercions Mme Fang Liu, Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), de son exposé détaillé sur la question cruciale de l’aviation civile dans le monde contemporain.

La communauté internationale est confrontée à une myriade de nouvelles menaces à la paix et à la sécurité qui sont en grande partie responsables de l’affaiblissement de l’ancien système de sécurité collective mis en place par la communauté internationale après la Seconde Guerre mondiale. Parmi ces nouvelles menaces, il y a notamment le terrorisme international, qui a atteint une échelle et une audace sans précédent. Le terrorisme est devenu un phénomène mondial imprévisible. C’est pourquoi la question de la sécurité de l’aviation civile et la lutte contre les menaces que pose le terrorisme international dans ce secteur vital sont devenues des priorités absolues.

Le terrorisme international altère la fonction traditionnelle de l’aviation internationale en tant que symbole de liberté et de rapprochement entre les peuples du monde entier. C’est une évolution que les terroristes cherchent à combattre et à remettre en cause.

Les actes de terrorisme visant l’aviation civile, comme tout autre acte de terrorisme international, posent une menace à la paix et à la sécurité internationales, et ils sont de ce fait des actes criminels et injustifiables, quels que soient les motifs et les objectifs de leurs auteurs. La menace terroriste contre l’aviation civile a contraint la communauté internationale à mieux coordonner son action, principalement pour mettre en place des mesures de prévention du terrorisme et déjouer d’éventuels attentats, dans le respect des conventions et traités internationaux qui réglementent l’aviation civile.

Nous saluons le travail de l’Organisation de l’aviation civile internationale en faveur de l’adoption de règlementations, pratiques et procédures visant à protéger l’aviation civile contre toute interférence illégale et pour garantir que ces mesures sont à la hauteur de la multiplication des menaces à la sécurité.

En tant que membre de l’OACI, l’Angola collabore étroitement avec cet organisme en vue de conformer ses pratiques et procédures nationales aux directives de

l'OACI, en particulier pour ce qui est de l'infrastructure de transport et de l'expertise technique. Nous avons adopté un grand nombre de mesures et de lois pour vérifier et contrôler le secteur de l'aviation civile en intégrant les normes établies par l'OACI dans le cadre législatif national. Cela a été une des priorités de nos efforts pour contribuer à la protection et à la sécurité de l'aviation civile. La restructuration de l'Institut national de l'aviation civile en vue d'en faire un mécanisme de réglementation efficace et crédible, la réforme de la compagnie nationale d'exploitation des aéroports et de navigation aérienne pour garantir une gestion efficace de l'infrastructure aéroportuaire, et la restructuration de la compagnie aérienne TAAG sont quelques-unes des mesures adoptées conformément aux recommandations de l'OACI.

En adoptant la résolution 2309 (2016), dont nous avons le plaisir d'être un des coauteurs, le Conseil de sécurité souligne clairement l'importance de lutter contre la menace que les groupes terroristes font peser sur l'aviation civile. Il souligne aussi l'importance d'établir des paramètres de sécurité appropriés pour l'aviation civile, de renforcer la coopération technique et d'atténuer les risques d'attentats dans le cadre de la lutte mondiale contre le terrorisme.

Pour terminer, je tiens à réaffirmer que l'Angola est déterminé à œuvrer à la mise en œuvre effective des mesures pour contrer et réduire cette menace, en particulier grâce au renforcement des partenariats et à l'application des normes et standards établis par l'Organisation de l'aviation civile internationale afin de renforcer la sécurité dans ce secteur vital de la vie contemporaine.

Le Président (*parle en anglais*) : Le représentant de l'Ukraine a demandé la parole pour faire une déclaration supplémentaire.

M. Fesko (Ukraine) (*parle en anglais*) : Je voudrais faire quelques observations en réponse à la délégation russe.

Premièrement, je voudrais rappeler à toutes les personnes présentes dans la salle, en particulier celles qui, comme par hasard, ont oublié, ce qui s'est passé il y a deux ans. Si ce n'était la présence d'armes et de soldats russes et si ce n'était l'action menée de façon soutenue pour attiser le conflit militaire dans la région du Donbass, nous n'aurions pas à parler de la destruction du vol MH17.

Deuxièmement, l'Ukraine a coopéré pleinement avec tous les partenaires internationaux sur cette question. Je ne pense pas qu'il y ait une partie pour dire quoi que ce soit sur notre disposition à coopérer. Il y a eu un problème concernant l'accès au site où sont tombés les débris de l'avion. L'accès a été bloqué par des gens portant non pas l'uniforme de l'armée ukrainienne mais l'uniforme d'une autre armée. Nous avons insisté pour avoir un accès immédiat au site, mais pour certaines raisons cela n'a pas eu lieu.

Troisièmement, l'année dernière le monde entier a été le témoin du veto opposé par la Russie à la tentative de créer un tribunal international concernant le vol MH17. L'Ukraine n'a rien à cacher. Nous voulons que la vérité soit connue. Et nous voulons que les auteurs soient traduits en justice. Mais cet effort a en quelque sorte échoué. Pourquoi? Nous savons tous ce qui s'est produit. Un certain nombre de délégations étaient déjà présentes ici l'année dernière.

Enfin, sur un autre sujet, nous nous félicitons sincèrement que la Fédération de Russie ait adopté une nouvelle pratique, celle de divulguer à l'ensemble de la communauté des Nations Unies, ouvertement dans la salle, des détails sur le textes négociés par les membres du Conseil. Il s'agit d'un pas positif vers l'application de la transparence, et nous espérons que la partie russe maintiendra cette pratique.

Le Président (*parle en anglais*) : Le représentant de la Fédération de Russie a demandé la parole pour faire une déclaration supplémentaire.

M. Zagaynov (Fédération de Russie) (*parle en russe*) : Je voudrais répondre très brièvement à la délégation ukrainienne. Il s'agit d'un évènement sérieux. Nous sommes en train de parler de la lutte contre le terrorisme – du vrai terrorisme, pas celui dont il essaye d'accuser les habitants de la partie orientale de son pays. Je lui demande de se joindre à ce très important effort au lieu de continuer de spéculer sur ce sujet et sur les tragédies humaines qui ont eu lieu.

Le Président (*parle en anglais*) : Le représentant de l'Ukraine a demandé la parole pour faire une déclaration supplémentaire. J'invite à conclure rapidement cet échange.

M. Fesko (Ukraine) (*parle en anglais*) : Je prie les membres de m'excuser. Nous venons d'être les témoins d'un cas classique de rejet de la faute sur l'autre et de retournement de la situation. Je n'ai jamais cité quiconque ni rejeté la faute sur qui que ce soit, y

compris un quelconque citoyen vivant dans l'est de notre pays. Si je me trompe, j'aimerais vraiment qu'on me corrige. J'ai d'abord parlé de l'agression militaire russe et, ensuite, du terrorisme. C'est ce dont nous avons été victimes – du terrorisme commandité par un État. Nous avons peut-être des opinions divergentes sur ce point, mais c'est ainsi que l'Ukraine voit les choses.

La séance est levée à 12 h 15.